

Gt 2 x 4/4

Baureihe 96

Die Bayerische Staatsbahn hatte auf ihrem Gebiet die drei Rampen Laufach - Heigenbrücken, Probstzella - Steinbach und Neuenmarkt-Wirsberg - Marktschorgast mit Steigungen zwischen 20 % und 25 %. Während die Zugförderung in der Anfangszeit zwar schwierig aber mit den vorhandenen Maschinen zu bewältigen war, stellten die immer weiter gestiegenen Zuglasten die Bahnverwaltung Anfang dieses Jahrhunderts vor nahezu unlösbare Probleme. Um 1910 waren auf diesen Strecken täglich zwischen 20 und 30 Züge zu befördern. Diese mussten - je nach Baureihe - bereits bei Zuggewichten ab 440 t bzw. 670 t von zwei Lokomotiven nachgeschoben werden.

Um diesem Missstand abzuwehren liess die Bayerische Staatsbahn von der Firma Maffei eine leistungsfähige Tenderlokomotive

speziell für diese Schiebedienste entwerfen. Um bei der zulässigen Achslast von 15 t einen genügend grossen Kessel unterzubringen und gleichzeitig die erforderliche Kurvenläufigkeit der 17 550 mm langen Loks sicherzustellen, erhielten sie ein Triebwerk der Bauart Mallet mit jeweils vier gekuppelten Achsen. Die fünfzehn als Gt 2 x 4/4 bezeichneten Loks erhielten die Betriebsnummern 5751 bis 5765 und waren bei ihrer Indienststellung die grössten und leistungsfähigsten Tenderloks in Europa. Bei der DRG bekamen sie die Nummern 95 001 bis 95 015.

Die ersten Lastprobefahrten im Jahr 1914 brachten beeindruckende Ergebnisse. Die Gt 2 x 4/4 waren in der Lage, die dreifachen

Lasten der bis dato eingesetzten Loks der Baureihen C IV (BR 53⁸⁰) und E I (BR 56³) zu befördern. Übertroffen wurden sie erst von den acht Jahre später gebauten preussischen T 20, die bei einer um 30 t geringeren Masse und nur fünf Kuppelachsen die gleichen Lasten befördern konnten.

1922/23 wurde eine verstärkte Serie von zehn Gt 2 x 4/4 beschafft, die 1926 durch Umbauten nochmals konstruktiv verbessert

wurde. Diese Lokomotiven erhielten die Betriebsnummern 5766 bis 5775 bzw. bei der DRG 95 016 bis 95 025. Sie unterschieden sich von den ersten 15 Loks äusserlich durch den nun vom Dampfdom getrennten vorderen Sandkasten, den dickeren Schornstein und den Kohlenkastenaufsatz.

Eingesetzt waren die Lokomotiven im Schiebedienst auf den drei oben genannten Rampen. Darüber hinaus waren im ersten

Weltkrieg auch Lokomotiven dieser Baureihe in Belgien auf der Steilrampe Lüttich - Ans eingesetzt. Ausserdem waren von 1929 bis 1933 drei Lokomotiven auf der Strecke Brügge - Lüdenscheid eingesetzt.

Die Deutsche Reichsbahn der Amerikanischen Zone übernahm noch 18 Maschinen, die bis auf eine Lok bei der ED Nürnberg in

den Bw Aschaffenburg und Neuenmarkt-Wirsberg eingesetzt wurden. Als Splittergattung wurden sie jedoch bereits 1948 ausgemustert, so dass keine Lok mehr betriebsfähig zur Deutschen Bundesbahn kam.

Erstes Baujahr	(1913)1922	Treib- und Kuppelraddurchmesser	1216 mm
Umbau	1926	Dienstgewicht mit 2/3 Vorräten	131,1 t
Achsfolge	D'D h4v	Grösste Achslast	16,4 t
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	Indizierte Leistung	1630 PS

ZERTIFIKAT

Die LEMACO-Modelle in Spur HO-Massstab 1:87

Eine neue Höchstleistung unserer Modellbauer. In ihrer Ausführung, Detaillierung wie auch in ihren Laufeigenschaften setzt diese HO Dampflokomotive neue Massstäbe. Ein Messing-Handarbeitsmodell aus über 700 Einzelteilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet.

Länge über Puffer	203,5 mm
Gewicht	500 g
Stromaufnahme	100 mA ohne Belastung
Min. Radius	500 mm

Die Produktion umfasst drei Versionen:

Kat.Nr. HO-038	DRG BR 96, schwarz-rot	1 - 250 / 250 Exemplare
Kat.Nr. HO-038/1	K.Bay.Sts. B. Gt 2 x 4/4, 5773, schwarz-grün	1 - 250 / 250 Exemplare
Kat.Nr. HO-038/V	DRG BR 96, schwarz-rot, verwittert	1 - 20 / 20 Exemplare

Jedes Modell ist einzeln numeriert und datiert

- Antrieb durch Faulhabermotor 1624 mit Getriebe 6,3:1
- Führerstand mit vorbildgetreuer Inneneinrichtung und Beleuchtung
- Gestänge und Radreifen aus Neusilber
- Laternen mit 1,5 V Konstantbeleuchtung
- Radsterne aus Messing nachgebildet
- Alle Treibräder gefedert
- Federpuffer
- Auswechselbare Kupplungshaken für Märklin und Fleischmann